

Trabajo Fin de Grado

Contrato de transporte marítimo de mercancías: Aplicaciones en PLAZA

Autor

Blanca Vinués Martínez

Director

Blanca Leach Ros

Facultad de economía y empresa

2015

ÍNDICE PAGINADO

RESUMEN EN ESPAÑOL	7
RESUMEN EN INGLÉS	8
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO	9
1. PRESENTACIÓN, JUSTIFICACIÓN Y TRASCENDENCIA.....	9
2. OBJETIVOS PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO.	10
CAPÍTULO II: INTRODUCCIÓN AL CONTRATO DE TRANSPORTE CON APLICACIÓN AL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	13
1. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.	13
1.1. Definición y régimen jurídico del contrato	13
1.2. Definición de contrato de transporte marítimo de mercancías y sujetos que intervienen en dicho contrato, sus responsabilidades y los bultos o envíos.	15
1.2.1. <i>El cargador o fletador</i>	15
1.2.2. <i>El porteador</i>	16
2. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	21
2.1. Definición y significación del conocimiento de embarque.	21
2.2. Forma y contenido del conocimiento.	23
2.3. Conocimiento de embarque limpio y la póliza de garantía.	25
2.3.1. <i>Conocimiento neto (Clean bill of loading)</i>	25
2.3.2. <i>Carta de garantía</i>	25
2.4. El conocimiento de embarque electrónico.	26
3. MARCO INTERNACIONAL.....	29
3.1. Los Incoterms.	29
3.2. Derecho de los empresarios.....	30
CAPÍTULO III: CENTRO LOGÍSTICO PLAZA	33
1. PRESENTACIÓN DEL CENTRO LOGÍSTICO PLAZA	33
1.1. Localización geográfica de PLAZA.....	34
1.1.1. <i>Localización de la ciudad</i>	34

1.1.2. Localización de la plataforma.....	34
1.2. Principales objetivos del centro logístico.....	35
1.3. Ventajas para su éxito.	35
2. EMPRESAS SITADAS EN EL CENTRO LOGÍSTICO	36
2.1. Empresas más importantes situadas en PLAZA.....	36
2.2. Análisis de las empresas situadas en PLAZA con estrecha relación con el transporte marítimo.	40
2.2.1. Caladero.....	40
2.2.1. DHL.....	43
CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES	45
1. CONCLUSIONES GENERALES.....	45
1.1. Perspectiva del derecho.....	45
1.2. Perspectiva económica.....	48
2. CONCLUSIONES ESPECÍFICAS.....	50
BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA	52
PÁGINAS WEB UTILIZADAS.....	53
ANEXOS.....	55
ANEXO I: MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.....	55
ANEXO II: MODELO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	59
II.I. Conocimiento de embarque tradicional.....	59
II.II. Conocimiento de embarque electrónico.....	60
Fuente: http://www.sistemascasa.com.mx/boletines/2005/P119.html	60
ANEXO III: MAPA DE LA POSICIÓN DE PLAZA ZARAGOZA	61
III.I. Mapa de carreteras de la España.....	61
III.II. Mapa de la red de ferrocarriles de carga de Zaragoza.....	62
III.III. Localización geográfica de PLAZA dentro de Zaragoza.....	63
ANEXO IV: DISPOSICIONES GENERALES DE LA LEY 14/2014	65

ANEXO V: SITUACIÓN ACTUAL DE LAS REGLAS INTERNACIONALES.....	67
V.I. Reglas de La Haya-Visby.	67
V.II. Reglas de Rotterdam.	76
ANEXO VI: GRÁFICOS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES MUNDIALES	79

RESUMEN EN ESPAÑOL

El estudio está basado en la ampliación de mi conocimiento sobre la materia legislativa de los contratos de transporte marítimo de mercancías. Mi trabajo podemos decir que se divide en dos partes claramente diferenciadas.

En primer lugar encontramos la parte legal de mi trabajo. Esta parte es la principal puesto que realizo un análisis de varios puntos del derecho marítimo. En primer lugar analizo los componentes principales que intervienen en un contrato de transporte marítimo. En segundo lugar hago un análisis exhaustivo del conocimiento de embarque y todas sus posibles variantes y para finalizar estudio las posibles legislaciones tanto nacionales como internacionales y el derecho creado por los empresarios.

En segundo lugar, en mi trabajo he realizado un análisis del Centro Logístico de PLAZA intentando basar los conocimientos adquiridos durante el estudio de mi Grado y reflejando los principales conceptos legales adquiridos a lo largo del trabajo. Mediante el análisis de Caladero he querido reflejar la necesidad de conocimiento de legislaciones marítimas en las empresas de PLAZA puesto que no hay relación directa entre el lugar físico de la empresa y las necesidades de la misma. Analizando DHL he comprendido la necesidad de situar una empresa que realiza grandes movimientos de mercancías en un puerto seco, ya que le confiere ventajas en las aduanas.

Palabras clave: Cargador, porteador, conocimiento de embarque, puerto seco, marco internacional, derecho de empresarios, centro logístico de PLAZA, Caladero y DHL.

RESUMEN EN INGLÉS

The study is based on the extension of my knowledge about the legislative matters of contracts of carriage of goods by sea. My work can say that it is divided into two distinct parts.

In first place, we find the legal part. This part is the main part because I make an analysis of several points of maritime law. Firstly, I analyze the main components involved in a contract of carriage by sea. Secondly I do an exhaustive analysis of Bill of lading and all its possible variants and finally I study the national and international laws and the law created by entrepreneurs.

Secondly, in my work I have carried out an analysis of the logistics centre of PLAZA trying to base the knowledge acquired during the study of my degree and reflecting the principal legal concepts acquired through this work. Through the analysis of Caladero I wanted to reflect the need for knowledge of maritime concepts because there is no direct relationship between the physical location of the company and the needs of the same. Analyzing DHL I have understood the necessity of placing a company doing big movements of goods in a dry port, since it confers advantages in customs.

Key words: Charger, carrier, bill of lading, dry port, international framework, law created by entrepreneurs, PLAZA's logistic center, Caladero and DHL.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO

1. PRESENTACIÓN, JUSTIFICACIÓN Y TRASCENDENCIA.

Este proyecto está basado en el estudio de los contratos de transporte marítimo de mercancías y su reflejo en el centro logístico de Zaragoza (PLAZA).

Es un proyecto dedicado a la ampliación de mis conocimientos académicos en el área de los contratos de transporte, que tan relevante me parece para el correcto funcionamiento de la gran mayoría de las empresas españolas.

En la actualidad, debido a la globalización del mundo todas las empresas necesitan tener amplios conocimientos en esta área y sobre todo necesitan conocer qué normas regulan estas materias y no solo a nivel nacional, sino lo que es más importante, a nivel internacional (tanto europeo como fuera de Europa).

Al finalizar todas las asignaturas del Grado en Administración y Dirección de empresas, analizo todo lo estudiado y me reafirmo en la idea de enfocar mi futuro profesional al departamento de logística. Por ello, ante tal planteamiento, creo lo más conveniente ampliar mis conocimientos en los contratos mercantiles, en concreto en el contrato de transporte, dentro de la disciplina de derecho mercantil.

La justificación de la elección del transporte marítimo, se debe a que la gran mayoría de las mercancías que llegan a España lo hacen a través de los puertos marítimos. Los puertos marítimos españoles son puertos intermodales, en los que la misma unidad de carga se traslada en distintos medios de transporte, por lo que es primordial tener amplios conocimientos en esta materia.

Zaragoza es una ciudad que tiene una posición estratégica a la hora de realizar comercio de mercancías. Es obvio que en Zaragoza no hay puerto marítimo, pero si es reseñable que la gran mayoría de las mercancías que llegan o pasan a través de esta ciudad provengan de un puerto marítimo.

Para el correcto desarrollo de este trabajo, tenemos que tener conocimiento sobre la legislación que afecta directa e indirectamente a esta materia tanto nacional como internacional.

2. OBJETIVOS PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO.

En cuanto a los objetivos que tengo a la hora de realizar este trabajo, creo conveniente dividirlos en dos grupos.

Los objetivos generales son los siguientes:

La motivación principal que me ha llevado a elegir el área del derecho mercantil para la realización de mi trabajo es el interés por la logística, y en concreto, por la actividad que se desarrolla en los puertos marítimos de mercancías.

Más del 80% de las mercancías que entran a España lo hacen por puertos marítimos, para luego distribuirse mediante otros medios de transporte por toda la península, por ello, considero esencial ampliar mis conocimientos sobre los contratos de transporte, centrando mi interés personal, en los contratos de transporte marítimo.

La globalización nos ha traído como principal ventaja la mejora y continuidad del comercio internacional, pero este tiene sus implicaciones legislativas. No solo es esencial conocer las legislaciones españolas, sino que cada vez es más importante analizar y estudiar las legislaciones internacionales, por lo que una parte de mi investigación y estudio se centrará en el conocimiento de la legislación que ordena el transporte marítimo de mercancías.

En cuanto a los objetivos específicos, podemos enumerar los siguientes:

*Conocer los principales elementos intervinientes en un contrato de transporte marítimo, así como sus obligaciones y responsabilidades.

*Conocer los principales documentos legales necesarios para regular el transporte marítimo, tanto nacional como europeo e internacional.

*Ser consciente del desarrollo que ha sufrido las legislaciones en los últimos tiempos y como han influido sus cambios en el transporte marítimo.

*Conocer los puntos básicos del derecho creado por los empresarios (Incoterms, arbitraje y reglas y usos uniformes sobre créditos documentarios)

*Realizar un análisis de PLAZA y de las principales empresas que mantienen una relación directa con el transporte marítimo de mercancías.

*Conocer el formato de un contrato de transporte marítimo y el del conocimiento de embarque.

CAPÍTULO II: INTRODUCCIÓN AL CONTRATO DE TRANSPORTE CON APLICACIÓN AL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

1. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.

1.1. Definición y régimen jurídico del contrato

El contrato de transporte de mercancías es aquel por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.

Respecto al derecho positivo español, el régimen del contrato de transporte marítimo y el conocimiento de embarque se recoge en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima quedando derogados la Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes y todo el Libro III y los artículos 19.3, 951 a 954 del C.Com¹.

La regulación del contrato de transporte marítimo ha sido objeto de creciente preocupación por distintas entidades y organizaciones empresariales propiciando la progresiva aparición de una normativa supranacional. Este interés viene dado por las dificultades que se presenta en el comercio internacional no tener un derecho claro al que someter el contrato de transporte marítimo, ya que puede producir gran indefensión a los empresarios que firman dicho contrato. Ante cualquier dificultad no queda claro la ley de qué país es aplicable (¿la del cargador, la del transportista o porteador, la del consignatario?), a qué jurisdicción (tribunales) le corresponde dirimir el conflicto producido. Por estos motivos de indefensión que encuentran los operadores en el mercado internacional, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil

¹La Propuesta de Código Mercantil (elaborada por la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación de 20 de junio de 2013) recogía el régimen del conocimiento de embarque en los artículos 426-1 a 426-20, artículos cuyo contenido quedan incluidos en la Ley 14/2014 de 24 de julio de Navegación Marítima y por ello suprimidos del Anteproyecto de Ley de Código Mercantil. El Anteproyecto de Ley del Código Mercantil se aprobó por el Consejo de Ministros el 30 de mayo de 2014.

Internacional (CNUDMI, más conocida por sus siglas en inglés: UNCITRAL), desde los años 60 del siglo pasado, ha intentado facilitar los procedimientos del comercio internacional, agilizando trámites y eliminando requisitos excesivamente gravosos para los contratantes. En la segunda Asamblea General celebrada en 1966 se creó la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional².

Durante mucho tiempo el transporte marítimo de mercancías estuvo sometido al régimen jurídico centrado en el “Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Bruselas, 25 de agosto de 1924, denominado Reglas de La Haya)”. Dichas Reglas fueron modificadas en 1968 en virtud de un Protocolo denominado “Protocolo Visby” y de nuevo en 1979 por un nuevo Protocolo denominado “Protocolo adicional de 1979”. El 31 de marzo de 1978, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo)”. Por último hemos de destacar la publicación de las Reglas de Rotterdam. Dicho Convenio ofrece un marco jurídico en el que se recogen las novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en el sector del transporte marítimo.

Las Reglas de Rotterdam fueron elaboradas en colaboración con otras organizaciones internacionales como Comité Marítimo Internacional (CMI), la Cámara de Comercio Internacional (ICC), la Unión Internacional de Seguros de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios, la Cámara Naviera Internacional y la Asociación Internacional de Puertos.

²Sobre el origen y régimen de funcionamiento de UNCITRAL, por todos OLIVENCIA RUIZ, M., "La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho mercantil internacional (UNCITRAL). Balance de un decenio (1968-1977)", en AA.VV. *Estudios en homenaje a Antonio Polo*, Edersa, Madrid, 1981, págs. 48 y ss. y del mismo autor "UNCITRAL, hacia un Derecho Mercantil uniforme en el siglo XXI", *RDM*, 207, 1993, págs. 9-36. La UNCITRAL fue creada por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante Resolución 2205 (XXI) de 17 de diciembre de 1966, y tiene por objeto promover la armonización y unificación progresiva del Derecho Mercantil Internacional.

Para que a un cargador, transportista o consignatario español se le apliquen las Reglas de Rotterdam es necesario que en el contrato de transporte marítimo se establezca una cláusula en la que quede claramente establecido que el contrato queda sometido a la regulación de las Reglas de Rotterdam. Respecto a los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, el régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, la Ley 14/2014 de Navegación Marítima señala que “se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley” (art. 277.2).

En el ANEXO I se muestra un modelo de contrato de transporte marítimo que se puede usar como guía, aunque hay que destacar que no es modelo único y que admite variaciones, por lo que se recomienda estar asesorado por un especialista a la hora de hacer una redacción formal.

1.2. Definición de contrato de transporte marítimo de mercancías y sujetos que intervienen en dicho contrato, sus responsabilidades y los bultos o envíos.

El contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, es aquel por el que se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino (art. 203-286 Ley 14/2014 de Navegación Marítima).

Los sujetos que intervienen en dicho contrato son los que perfeccionan el contrato de transporte marítimo de mercancías a través de un conocimiento de embarque que son el cargador o fletador y el porteador o transportista.

1.2.1. El cargador o fletador

El cargador o fletador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.

Ya, desde las Reglas de La Haya, se tuvo como una de sus principales finalidades la tutela de los intereses de los propietarios de las mercancías, y por consiguiente, de los cargadores y destinatarios de las mismas.

1.2.2. El porteador

El porteador es la parte del contrato que asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos³.

El porteador es responsable, dentro de determinados límites, de la ejecución del transporte y de la custodia de las mercancías que le son entregadas. El porteador asume la obligación de conseguir un determinado resultado que consiste precisamente en el traslado de unas mercancías de un puerto a otro, es decir, el porteador asume el riesgo de la obra. Sin embargo, el porteador no responde cuando se produce el incumplimiento del contrato por cualquier hecho fortuito,

El porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, aun cuando no la lleve a cabo por sí mismo en toda o en parte.

Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en el Código de Comercio y en el contrato que con él haya celebrado.

El porteador tiene diversas obligaciones según en el momento del contrato en el que nos encontremos.

Según las Reglas de Rotterdam (en adelante RR) antes de iniciar el viaje el porteador tiene tres obligaciones principales:

a) Cuidar que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad (art. 14 RR). Según el art. 212 de la ley 14/2014 de Navegación marítima (en adelante LNM) la navegabilidad es un concepto muy amplio que consiste en primer lugar en tener un buque adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad hasta el destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado.

³ La definición de porteador y de cargador queda recogido en el artículo 1 de las Reglas de Rotterdam referido a las definiciones: “Por “porteador” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador”.

El estado de navegabilidad deberá existir, tanto en el momento de emprender el viaje, como en cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad.

La obligación de navegabilidad lleva al porteador a tener la diligencia debida para mantener el buque en dicho estado de navegabilidad durante el tiempo de vigencia del contrato. Por tanto, la diligencia de mantener la navegabilidad del buque comprende tanto la aptitud del buque para la navegación como la situación del buque para recibir y transportar la carga en condiciones de seguridad. Es decir, nos referimos tanto a armar, equipar y aprovisionar el buque como a limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frigoríficas y los demás lugares del buque, donde se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación. Hay que hacer una clara distinción entre la navegabilidad absoluta, la cual hace referencia a las condiciones objetivas que debe reunir el buque para navegar correctamente y afrontar riesgos con independencia de circunstancias ajenas al buque, y la navegabilidad relativa que se desarrolla en función del viaje que el buque debe emprender y de la naturaleza de las mercancías que ha de transportar⁴.

b) En segundo lugar la legislación hace referencia a una obligación específica de que el porteador el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos. El período de responsabilidad del porteador comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciban las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega. Cuidar de forma apropiada de la carga y de la estiba de las mercancías: El porteador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas. Por ello, una de las principales obligaciones del porteador es el cuidado de la carga teniendo una conducta apropiada y cuidadosa. En la actualidad, lo más normal es la contratación de una empresa estibadora que amplía sus operaciones a las de carga. Cabe resaltar, que se debe entender por carga de las mercancías el conjunto de operaciones materiales

⁴POLO, E: “Alcance de la responsabilidad del fletante y del porteador por falta de navegabilidad” (1969), *Revista Jurídica de Catalunya (RJC)*, paginas 872-874.

complejas que tienen como finalidad situar las mercancías a bordo del buque para su transporte y que varían con dependencia de la naturaleza de las mercancías⁵.

c) Emisión del conocimiento de embarque: Otra de las obligaciones del porteador antes de comenzar el viaje es la de entregar el conocimiento de embarque⁶.

La obligación del porteador durante el viaje es el traslado de las mercancías cargadas a bordo del buque de un puerto a otro como consecuencia del contrato de transporte.

Esta obligación se enmarca en dos puntos principales. En primer lugar, seguir la ruta trazada en la realización del viaje (artículo 220 LNM), el porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin retrasos innecesarios y por la ruta pactada, o en su defecto por la más apropiada según las circunstancias. Igualmente deberá custodiar las mercancías transportadas durante todas las fases del viaje en forma adecuada a su naturaleza y circunstancias, y entregarlas al destinatario en el punto de destino final.

De este mismo artículo se deduce que la obligación debe tratarse con cierta elasticidad, por ello, se considera razonable el desvío para evitar un peligro grave y efectivo (tempestad, buques piratas, etc.), para reparar una avería que se ha originado de forma imprevista y que dificulta la navegabilidad del buque, para hacer provisiones de combustible o de provisiones necesarias siempre que en el momento de partir del puerto el buque estuviera razonablemente aprovisionado, etc. El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por dos sucesos, por el retraso injustificado en emprender el viaje y por la desviación del buque de la ruta pactada o, en su defecto, de la más apropiada según las circunstancias, a no ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de innavegabilidad inicial del buque (arts. 221 y 222 LNM, art. 24 RR.)

Se señalan por las RR, de modo expreso, algunos casos en los que no surge la responsabilidad del porteador por desvío de la ruta. En primer lugar, para salvar, o intentar salvar vidas y/o bienes. En segundo lugar es porque la desviación sea razonable,

⁵DUQUE, J.F. (1959) *El naviero: directrices actuales de su régimen jurídico, y apéndice sobre "La empresa de carga y descarga"*, publicaciones de la Universidad de Deusto, Bilbao, pagina 6.

⁶El conocimiento de embarque de desarrolla con mayor extensión en el Capítulo I punto 2º Conocimiento de embarque de este mismo trabajo.

término que valorará un Juez en cada caso teniendo en cuenta las circunstancias del mismo.

En segundo lugar, el deber de custodiar el cargamento. Esta obligación de custodia se impone con rigor sobre el porteador y es una de sus obligaciones fundamentales, que recoge la LNM en su artículo 223. Esta obligación es continuada o duradera. El porteador es responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de custodia. Este régimen de responsabilidad es de carácter imperativo y está regulado en la sección 9.^a del capítulo dedicado al contrato de fletamento (arts. 277-286 LNM). El ser de carácter imperativo significa que se aplicara a todo contrato de transporte marítimo, sin que el fletador y porteador puedan pactar lo contrario, es decir, su no aplicación o pactar otras cláusulas que no sean las que imperativamente exige la ley.

Por último, las obligaciones del porteador después del viaje son cuidar de forma apropiada la descarga. Esta obligación es similar a la del cuidado en la carga pero de forma inversa⁷. La descarga de las mercancías comprende el conjunto de operaciones que tienen como finalidad trasladar las mercancías desde un buque al muelle, a las barcazas, a los vehículos de transporte terrestre o a cualquier otro lugar de descarga. Cuando las operaciones de descarga se realizan por medios ajenos al buque, hecho muy frecuente en la actualidad, el contrato de transporte marítimo deberá determinar por cuenta de quién corren los gastos y el riesgo de la obra de transporte y en consecuencia a quién corresponderá la contratación de la empresa de desestiba y descarga. No obstante, debido a la variedad de destinatarios que tienen las mercancías cargadas en un mismo buque, son los porteadores quienes efectuarán esta decisión, pudiendo indicarse en el conocimiento de embarque que el riesgo y los gastos corran por cuenta de los destinatarios de las mercancías. La LNM denomina a estas operaciones de desestiba y descarga (art. 227). La ley en principio establece la obligación de desestibar y descargar sin demora las mercancías a su costa y riesgo, así como retirarlas del costado del buque, al fletador o receptor de las mercancías. Sin embargo permite que las partes puedan

⁷DUQUE, J.F. (1959) *El naviero: directrices actuales de su régimen jurídico, y apéndice sobre "La empresa de carga y descarga"*, publicaciones de la Universidad de Deusto, Bilbao, pagina 9.

pactar libremente en el contrato. Así en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de desestiba y descarga.

Obligación de entregar las mercancías. El porteador deberá entregar sin demora y conforme a lo pactado las mercancías transportadas al destinatario legitimado para recibirlas. Si éste no se presentase o rechazase la entrega, el porteador podrá, a costa del destinatario, almacenar las mercancías hasta su entrega o recurrir a su depósito judicial. Una vez entregadas las mercancías por el porteador al destinatario y, por tanto, traspasar a éste la posesión inmediata de las cosas transportadas, se cumple el acto final a su cargo del transporte. La obligación de entregar del porteador ha de entenderse en el sentido de que comprende todos los actos necesarios para que se produzca el traspaso de esa posesión material de la cosa transportada en el lugar, en el plazo y conforme a la modalidad que se haya convenido. De aquí que, junto a la obligación del porteador, exista un deber o carga del destinatario de retirar las mercancías.

La determinación del momento de entrega de mercancías en el transporte marítimo de carga general depende en buena medida de la disciplina convencional, de los usos del puerto, y también del hecho de que sólo excepcionalmente el destinatario recibirá las mercancías directamente del porteador. No obstante, la determinación del momento de la entrega tiene importancia en un doble aspecto:

En primer lugar, porque señala el momento en que el porteador puede concluir su prestación de transporte, cesando al mismo tiempo el riesgo derivado de su obligación de custodia. En segundo lugar en cuanto que puede fijar, cuando efectivamente se produce la entrega material o transmisión de la posesión inmediata al destinatario de las cosas transportadas.

El momento de la recepción de mercancías es relevante tanto para dar aviso al porteador de las eventuales pérdidas o averías de las mercancías como para que empiece el plazo para el ejercicio de las acciones que se pueden ejercitar frente al porteador por el incumplimiento del contrato de transporte.

1.2.4. El destinatario (consignatario de la mercancía) y el cargador.

El destinatario es la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte (art. 1.11 RR).

2. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

2.1. Definición y significación del conocimiento de embarque.

En el derecho mercantil tiene gran importancia el conocimiento de embarque que queda configurado como un título-valor con la función representativa de las mercancías otorgando el derecho a su titular (poseedor jurídico) a la recuperación de las mismas, que se encuentran en poder del porteador (poseedor material de dichas mercancías), en el puerto de destino. El conocimiento de embarque incorpora al documento un derecho literal y autónomo que legitima a su titular para reclamar la entrega de las mercancías. Al tratarse de un título-valor con la entrega del documento se simboliza la entrega de las mercancías dentro de un contrato de transporte marítimo. Sólo el tenedor del conocimiento original puede exigir del porteador la entrega de las mercancías⁸. El conocimiento de embarque permite, por ejemplo, la venta de mercancías situadas en el trayecto en alta mar con la entrega simbólica del documento representativo de éstas. Cualquier tenedor legítimo del conocimiento de embarque es considerado legítimo propietario de las mercancías en aplicación de la teoría general de los títulos valores.

El legítimo tenedor del conocimiento de embarque tendrá el derecho de disposición sobre las mercancías y por tanto podrá venderlas o transmitir las. Para transmitir la propiedad de las mercancías será suficiente con transmitir el documento de un titular a otro. La transmisión del documento equivale a la transmisión del derecho. Esta posibilidad favorece la transmisión de las mercancías, incluso mientras las mercancías estén en tránsito, a otros empresarios.

El porteador que acepta la entrega de mercancías sin un conocimiento de embarque viola el contrato de transporte, y corre el riesgo de tener que responder frente al titular legítimo del título por los daños y perjuicios causados⁹.

⁸ La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima establece en su artículo 252 la obligación del porteador de entregar las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega (art. 252 Ley 14/2014).

⁹ Artículos 5.1 del “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo Mercancías (Reglas de Hamburgo)”.

El conocimiento de embarque cumple varias funciones como son la acreditación de la entrega de la mercancía del fletador o cargador al porteador; la determinación de las condiciones de las mercancías cuando se reciben por el porteador, o la prueba del embarque de las mercancías en el buque que ha de realizar el transporte. En un planteamiento general es el instrumento probatorio del contenido del contrato de transporte. En su condición de título-valor permite la disposición de las mercancías en el trayecto por su tenedor. Se debe presentar como medio necesario para ejercitar el *ius variandi* del cargador, porque el capitán no acatará una contraorden si no se presentan todos los ejemplares emitidos del conocimiento de embarque¹⁰.

Respecto al derecho positivo español, el régimen del conocimiento de embarque se recoge en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (arts. 246 a 266) quedando derogados la Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes y todo el Libro III y los artículos 19.3, 951 a 954 del C.Com.

El conocimiento de embarque cumple diversas funciones en el contrato de transporte de mercancías por mar. Estas funciones se han ido acumulando a su función inicial, que era la de ser instrumento probatorio del hecho de la carga de las mercancías del buque. Esto es, ser un documento que atestiguaba el hecho del comienzo de la ejecución del contrato, ya que, dado el carácter consensual del transporte, la entrega de las mercancías al porteador hay que encuadrarla como la perfección del contrato.

El conocimiento de embarque es además un título-valor que incorpora el derecho a la entrega de las mercancías en el puerto de destino, y tiene además carácter representativo de las mercancías, es decir, es un título de los llamados representativos o de tradición que conceden a su poseedor legitimado la posesión de las mercancías y,

¹⁰ Por todos, RECALDE CASTELLS, A.(1992): *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid; RECALDE CASTELLS, A. (2012): “La función representativa del conocimiento de embarque en las Reglas de Rotterdam”, en AA.VV. *"Liber amicorum" prof. José María Gondra*, (eds. lit. L. Fernández de la Gándara, J.M. Embid Irujo, A.J. Recalde Castells, y F.J., León Sanz, coords. D. Pérez Millán, S. Solernou Sanz), Marcial Pons, Madrid, págs. 315-418.

consecuentemente, por medio de la disposición del título puede disponer de las mercancías.

Entre las funciones del conocimiento de embarque destacamos, en primer lugar, la función de ser un recibo de las mercancías enviadas. La expedición y entrega de un conocimiento de embarque prueba que el empresario de transporte ha recibido la mercancía y que la carga cumple con lo que se describe en el conocimiento. Así, el art. 246 LNM establece que el porteador, el capitán o el agente del porteador, deberán entregar al cargador un conocimiento de embarque, cuando las mercancías estén a bordo del buque, que documente el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino. El mismo porteador entregará las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega (art. 252 LNM).

En segundo lugar, el conocimiento de embarque prueba la existencia del contrato de transporte; establece las condiciones del contrato y de las respectivas obligaciones de las partes. Por último, el conocimiento de embarque es un título-valor, siendo ésta la característica más esencial y también la más compleja.

Cabe destacar que las modificaciones producidas a lo largo del Siglo XX tanto en medios de transporte como en los de la contratación, han ocasionado el cambio del conocimiento de embarque tradicional por procedimientos electrónicos y la difusión de otros documentos.

2.2. Forma y contenido del conocimiento.

El artículo 248 LNM y 18 de LTM regulan las menciones que deben obligatoriamente mencionarse en el conocimiento de embarque, entre otras:

1º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del porteador y del cargador

2º La descripción de las mercancías realizada por el cargador, con expresión de la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos, y, según los casos, la cantidad o el peso, así como el estado aparente que tuvieren. Si lo hubiera solicitado el cargador, se incluirá el valor que tuvieren. Si las mercancías fueran peligrosas, esta mención se hará constar en el conocimiento de forma destacada. Si las mercancías estuvieran en contenedores, bandejas de carga u otros medios semejantes, cada

contenedor, bandeja o similar se considerará como una unidad, salvo que se especifique lo contrario. Si las mercancías pudieran ser transportadas en cubierta, se hará constar expresamente en el conocimiento de embarque.

3. ° Los puertos de carga y descarga de las mercancías y, en caso de transporte multimodal, los lugares de inicio y terminación del transporte

4° La fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte y, si se hubiera pactado, la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar que corresponda.

5° El lugar de emisión del conocimiento y, si se hubiera entregado más de uno, el número de ejemplares originales.

En el ANEXO II. I podemos apreciar un conocimiento de embarque típico tradicional.

Una indicación que ha tenido especial importancia es la firma del emisor del título. Las Reglas de La Haya no mencionaban la firma del porteador, lo cual fue suplido tras la reforma del artículo 5.4ª (“Entregar al cargador, después de recibir a bordo las mercancías, un conocimiento firmado por el porteador, el capitán o agente del porteador en el puerto de carga, que exprese lo que señala el artículo 18 de la LTM, el cual precisa la obligación de entregar al cargador el conocimiento, si es que éste lo pide, firmado por el propio porteador o su representante, que la ley concreta en el capitán o el “agente del porteador”. La significación de la firma es que el porteador hace propia la declaración contenida en el conocimiento de embarque y ratifica su contenido con su suscripción. Asimismo se establece por la LNM al declarar que el conocimiento de embarque deberá ser firmado por el porteador o por un agente del porteador que actúe en su nombre con poder suficiente. Si estuviera firmado por el capitán del buque, se presumirá que lo hace en nombre del porteador mencionado en el conocimiento (art. 249). En resumen, la firma es necesaria para que esa declaración produzca plenamente los efectos jurídicos que de ella se derivan.

2.3. Conocimiento de embarque limpio y la póliza de garantía.

2.3.1. Conocimiento neto (Clean bill of loading).

Para analizar el conocimiento de embarque limpio tenemos que distinguir entre un concepto amplio y uno más estricto.

El conocimiento de embarque limpio es concebido tradicionalmente de forma amplia comprendiendo aquellos conocimientos que no contienen ninguna reserva por parte del porteador, tanto en lo referente a la calidad, peso y marcas de las mercancías, como al buen estado y condición aparente de las mercancías. Este conocimiento cumple mejor la función de descripción de las mercancías.

Cuando lo concebimos de forma estricta, un conocimiento de embarque es limpio si no contiene reservas sobre el estado y la condición aparente de las mercancías, sin tener en cuenta si existen reservas sobre el peso, cantidad y marcas de las mercaderías.

2.3.2. Carta de garantía.

La carta de garantía se redacta en ocasiones al mismo tiempo que el conocimiento de embarque, pero la LTM no se ocupa de su regulación. Se suele definir este documento poniéndolo en relación con el concepto amplio de conocimiento de embarque.

La carta de garantía se trata de un documento que el cargador entrega al porteador, en el que se garantiza a éste que si le entrega un conocimiento sin reservas sobre estado, condición o cantidad de las mercancías, le indemnizará por el daño patrimonial que pueda causarle la diferencia que pueda existir entre la mercancía y la descripción del conocimiento¹¹.

¹¹ La carta de garantía aparece en la práctica mediante la entrega de las mercancías al destinatario contra la presentación de una "carta de garantía" en la que se compromete a transmitir al transportista el conocimiento de embarque cuando lo reciba o a indemnizar los daños y perjuicios que pueda ocasionarle la entrega de las mercancías sin el correlativo conocimiento de embarque. Este sistema ha sido criticado por la doctrina porque supone la desnaturalización del conocimiento de embarque como título valor: RECALDE CASTELLS, A. (1992): *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid, páginas 377-381 y del mismo

Es muy importante distinguir la carta de garantía del documento que se denomina declaración de garantía, mediante el cual, el destinatario entrega al porteador para obtener la entrega de la mercancía, cuando el título representativo no le ha llegado todavía

2.4. El conocimiento de embarque electrónico.

A pesar de la evolución que ha tenido lugar en el campo de las tecnologías de la información y de las comunicaciones y las ventajas que conlleva la incorporación de los documentos electrónicos al tráfico marítimo, los conocimientos de embarque electrónicos no han tenido el éxito esperado, debido fundamentalmente a la menor seguridad jurídica que conlleva su uso, ya que su régimen no puede equipararse al de los conocimientos de embarque en papel que tienen la consideración de títulos-valores y que necesitan la presentación del título para poder reclamar las mercancías al porteador, y, por tanto no se cumple el principio de equivalencia funcional.

Este retraso en la electrificación del conocimiento de embarque es un dato muy relevante, si tenemos en cuenta que alrededor del 80 por ciento del comercio internacional en volumen y el 70% en valor es servido por el transporte marítimo¹².

Este problema se ha producido desde la introducción de contenedores y buques rápidos en el tráfico marítimo y la mayor lentitud en el envío o remisión de los conocimientos en papel de manera que la carga llega a su destino antes que el propio conocimiento de embarque.

Para solucionar este problema el 31 de marzo de 1978, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte

autor, RECALDE CASTELLS, A. (1995): “Cuestiones en materia de electrónica y de documentación en los créditos documentarios”, *RDM*, 215, págs. 7 - 57. pág. 28).

¹² Según datos de la memoria anual de la UNCTAD, *Review of maritime transport 2014*, UNCTAD, United Nations 2013, disponible en: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf. Comparando la memoria de 2014 con la de 1956 podemos constatar el paso de 800 millones de toneladas transportadas en el año 1955 a 9.600 millones de toneladas transportadas en el año 2013.

Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo)”. Estas Reglas permiten la emisión de un conocimiento de embarque bajo firma manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país del emisor del conocimiento de embarque (art. 14.3).

Sin embargo, aunque se recoge la posibilidad de la firma electrónica, al definir el conocimiento de embarque incorporan los rasgos típicos del conocimiento de embarque negociable tradicional (art. 1.7)¹³ sin hacer referencia a ningún procedimiento electrónico.

Hasta las RR no se produjo la equiparación entre el conocimiento en papel y el conocimiento de embarque electrónico¹⁴, aunque en las Reglas, no se hace mención expresa al conocimiento de embarque sino que utilizan una nueva terminología refiriéndose en todo momento al "documento de transporte" o, en el caso de la alternativa electrónica, al "documento electrónico de transporte.

Del mismo modo en la LNM española en los artículos 262 al 266 se regula el conocimiento de embarque electrónico y se realiza una equiparación entre el régimen legal del conocimiento de embarque electrónico y el régimen del conocimiento en papel. Como se lee en el art. 264 de la Ley de Navegación Marítima “el conocimiento en soporte electrónico estará sometido al mismo régimen legal que el conocimiento en soporte en papel y producirá los mismos efectos que el emitido en soporte papel, sin más especialidades que las contenidas en el contrato de emisión”, confirmando el principio de equivalencia funcional en esta materia¹⁵.

¹³ Art. 1.7 Reglas de Hamburgo”: “Por conocimiento de embarque se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y en virtud del cual éste se compromete a entregarlos contra la presentación del documento”.

¹⁴ Sólo tres países han aprobado y ratificado las RR: Congo (28 Enero 2014), España (19 Enero 2011) y Togo (17 Julio 2012), ver anexo V.II. Reglas de Rotterdam.

¹⁵El principio de Equivalencia funcional consiste en que tiene el mismo valor probatorio los mensajes, datos y firmas electrónicas que los emitidos con instrumentos escritos.

En el ANEXO II.II podemos apreciar un conocimiento de embarque electrónico.

Este principio es obligatorio para que pueda desarrollarse con seguridad y confianza jurídica el Comercio Electrónico, y por ende, el conocimiento de embarque electrónico.

3. MARCO INTERNACIONAL.

3.1. Los Incoterms.

Los Incoterms (International Commercial Terms)¹⁶ son unas normas de comercio internacional que establecen criterios sobre cuatro aspectos básicos del contrato de compra-venta internacional, como son, la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de gastos y los trámites de documentos aduaneros.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI), situada en París, se encarga de elaborar y actualizar los citados Incoterms.

La primera redacción que elabora el CCI es en el año 1936 y sufre 8 revisiones desde entonces (1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y 2010) para amoldarse a las cambiantes necesidades que va sufriendo el comercio internacional.

Desde el 01 de Enero de 2011 están en vigor los Incoterms 2010, pero hay que recalcar que el resto de versiones pueden ser utilizados si así se quiere, de ahí, que sea imprescindible citar tanto el Incoterm como el año de revisión.

Incoterms para cualquier modo de transporte:

SIGLAS	NOMBRE	DESCRIPCIÓN
EXW	En fábrica	El vendedor tiene la mínima obligación
FCA	Franco porteador	Se le exige al vendedor que entregue las mercancías para la exportación
CPT	Transporte pagado hasta	
CIP	Transporte y seguro pagado hasta	El vendedor tiene la obligación de tener un seguro, pero con cobertura mínima
DAT	Entrega en terminal	El vendedor entrega las mercancías en el terminal acordado (muelle, estación,...)
DAP	Entrega en lugar	El vendedor entrega las mercancías en el lugar convenido por el destinatario.
DDP	Entrega derechos pagados	El vendedor tiene la máxima obligación.

¹⁶ Incoterms (2010), CCI Paris.

A continuación, se explicarán con más detalle los Incoterms que afectan directamente al transporte fluvial y marítimo.

*FAS “Franco al costado del buque, puerto de embarque convenido”: La entrega se considera efectuada cuando el vendedor coloca las mercancías al costado del buque en el puerto de embarque designado.

*FOB “Franco a bordo, puerto de embarque convenido”: El comprador designa el buque y el puerto, pero es el vendedor quien tiene que realizar la entrega de las mercancías en dicho buque y puerto.

*CFR “Coste y flete”: El vendedor tiene las siguientes obligaciones: debe realizar la entrega de las mercancías en el buque y puerto convenido, debe contratar y pagar el valor del flete internacional hasta el puerto de destino designado y por último, tiene la obligación de entrega cuando pone la mercancía a bordo del buque y no cuando llega a lugar de destino.

*CIF “Coste, seguro y flete”: El vendedor debe realizar la entrega de la mercancía a bordo del buque en el puerto convenido (no cuando llega al puerto de destino) y, además, debe contratar y pagar el valor del flete internacional y del seguro, solo con cobertura mínima, hasta el puerto de destino.

3.2. Derecho de los empresarios.

Las actividad mercantil, en la búsqueda de seguridad jurídica por los empresarios, ha demandado las herramientas necesarias para la armonización de un Derecho Mercantil Internacional que permita, en algunos casos, un acercamiento entre las legislaciones de diferentes Estados o, en otros, la creación de sistemas jurídicos independientes de la legislación nacional, de manera que las transacciones mercantiles puedan realizarse en un ámbito más seguro, que permiten la adopción de acuerdos con mayor rapidez y menores costes de transacción. Tres atributos seguridad, rapidez o celeridad y costes, que son indispensables en el tráfico mercantil actual para operar en mercados globales, en condiciones de fiabilidad y competitividad.

En el derecho mercantil internacional, además del poder normativo del Estado, los operadores económicos participan en la elaboración de un sistema uniforme que interviene en la creación de normas de mercantil internacional. Así se forma el poder

autonormativo de los empresarios como un medio de canalizar el desarrollo pragmático de los intereses económicos.

De este modo en el comercio internacional se han desarrollado una serie de normas jurídicas dirigidas a regular las relaciones entre exportadores e importadores, compañías de transportes y compañías de seguros. Se puede calificar como un derecho transnacional o “anacional”. Es un derecho que vive y se desenvuelve desconectado de los ordenamientos nacionales; un derecho de producción autónoma, creado por los propios empresarios del tráfico mercantil internacional

Para regular las relaciones jurídicas entre los empresarios que están en países distintos y alejados y que utilizan el transporte marítimo de mercancías u otros tipos de contratos o medios de pago comienzan a formarse una serie de normas creadas por los mismos empresarios que participan en el comercio internacional. Los distintos empresarios mercantiles, sobre todo los bancarios.

Entre estas normas destacamos los términos comerciales utilizados en los contratos de compraventa denominados Incoterms, que ya han sido redactados en el apartado anterior, las reglas y Usos Uniformes sobre créditos Documentarios (2007), Guía y Formularios de la ICC para Finanzas Contractuales (1997).

El crédito documentario es “todo acuerdo por el que un banco (banco emisor), obrando a petición y de conformidad a las instrucciones de un cliente (Ordenante) o en su propio nombre se obliga a hacer un pago a un tercero (beneficiario) o a su orden, o aceptar y pagar letras de cambio libradas por el beneficiario. Autoriza a otro banco para que negocie, contra entrega de los documentos exigidos, siempre y cuando se cumplan los términos y las condiciones del crédito”¹⁷.

El nacimiento del crédito documentario está basado en la apertura de los mercados, la internalización de las transacciones comerciales, la inestabilidad tanto política como económica de las naciones y la falta de conocimiento técnico de las partes.

El principal problema que ha llevado a la redacción de dichas reglas y usos es la incompreensión entre los países por causas idiomáticas o culturales.

¹⁷ Definición obtenida de las Reglas y Usos Uniforme a los Créditos Documentarios en su versión de 1994.

Las Reglas y usos uniformes sobre créditos documentarios son redactadas por la Cámara de Comercio Internacional situada en París. La primera redacción de dichas normas fue en el año 1933 y sus posteriores revisiones han sido en los años 1951, 1962, 1974, 1984, 1993 y 2007¹⁸.

Hay que destacar en la transacción que se rige por las normas 600 de la Cámara de Comercio Internacional, o lo que es lo mismo, por las Reglas y usos uniformes sobre créditos documentarios del año 2007.

En segundo lugar encontramos el arbitraje. En este caso, podemos describir el arbitraje como una forma de resolución de un litigio sin la necesidad de acudir a la vía judicial ordinaria. Siguiendo esta línea de resolución de conflictos, también encontramos la negociación, la mediación y la conciliación.

El procedimiento del arbitraje se necesita un tercer miembro independiente denominado árbitro (mediador) y cuya función es la resolución del conflicto.

El uso del arbitraje en contraposición a la vía judicial común está respaldado en la celeridad, flexibilidad y la ventaja en la posibilidad de pactar los costes con anterioridad.

Además, el arbitraje está regulado por los seis siguientes principios básicos: voluntariedad (sometimiento voluntario a la voluntad de un tercero), igualdad (mismos derechos y obligaciones), audiencia (derecho a la exposición de sus razonamientos), contradicción (derecho a saber de qué se le acusa), libertad de configuración del proceso arbitral, y la confidencialidad tanto de las partes como del árbitro y la corte.

Son varios organismos internacionales los que establecen las reglas para el arbitraje. Estos organismos son:

*La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUMDI)

*La corte Internacional de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional,

¹⁸ Desde el 01 de Julio de 2007 entra en vigor su última revisión que se corresponde con la publicación 600 de la Cámara de Comercio Internacional y consta de 39 artículos.

CAPÍTULO III: CENTRO LOGÍSTICO PLAZA

1. PRESENTACIÓN DEL CENTRO LOGÍSTICO PLAZA

La Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) es una Sociedad Anónima creada en Marzo del año 2000, inscrita en el Registro Mercantil de Zaragoza, Tomo 2626, folio 157, hoja Z-38.326, y que tiene un capital social de 31.757.824,179 € distribuido de la siguiente manera: Diputación General de Aragón (51,52%), Caja de ahorros de la Inmaculada (18,18%), la Caja de Ahorros de Zaragoza, Aragón y Rioja (18,18%) y el Ayuntamiento de Zaragoza (12,12%)¹⁹.

Esta plataforma logística convierte a Zaragoza en una de las ciudades logísticas más importantes de Europa, con conexiones con los más relevantes centros de producción y consumo europeos.

PLAZA es la mayor plataforma logística de Europa, siendo un centro intermodal de transportes (por carretera, ferrocarril y aéreo). A este centro logístico llegan mercancías desde cualquier parte del mundo, y la gran mayoría de ellas ha sido trasladada en buque hasta su llegada a la península.

Es una plataforma logística abierta a todas aquellas empresas que participen en actividades relacionadas con el transporte y la logística en un sentido amplio, que cuenta con una superficie total de 12.063.674,49 m², pero no todos ellos destinados al mismo uso.

Podemos decir que la superficie de PLAZA se puede dividir en tres grandes grupos. En primero lugar encontramos los suelos privados con aprovechamiento lucrativo, es decir, suelos destinados a la instalación privada y con ánimo de lucro de equipamientos logísticos y otros usos mixtos relacionados con la logística y el transporte.

En segundo lugar, tenemos suelos públicos sin aprovechamiento lucrativo, que son suelos destinados a la red viaria y los aparcamientos, todos los espacios libres de uso público, como las zonas verdes y el parque deportivo y los equipamientos sociales.

¹⁹Fuente: <http://www.acte.es/pagEstatica.aspx?id=33>

En tercer y último lugar encontramos los llamados suelos de reservas, que como su propio nombre indica, son suelo que están reservados para futuras ampliaciones o para usos relacionados directamente con ampliaciones ferroviarias o metro ligero.

1.1. Localización geográfica de PLAZA.

1.1.1. Localización de la ciudad.

PLAZA está situada en la ciudad de Zaragoza. La situación geográfica de Zaragoza, dota a la ciudad de un alto valor estratégico nacional e internacional, a explotar por las empresas, para la distribución, manipulación, grupaje y almacenaje de sus productos.

Como nos muestra el mapa del ANEXO III, la ciudad de Zaragoza se encuentra en una posición estratégica tanto a nivel nacional, como europeo e incluso internacional.

A nivel nacional, podemos decir que Zaragoza está en el centro de tres grandes zonas donde la industria tiene una gran importancia. Zaragoza es punto intermedio entre Madrid, Barcelona (y sus puertos) y Bilbao. Esta situación le confiere a la ciudad una posición privilegiada a la hora de instaurar en ella centros de recepción y emisión de mercancías hacia cualquier punto de la Península Ibérica.

Por supuesto, en el ámbito ferroviario, Zaragoza cuenta con la posición, la combinación y las infraestructuras necesarias para tener una localización idónea para el explote de dicho medio de transporte.

Para finalizar, el tráfico aéreo también tiene una buena combinación de líneas y cuenta con un aeropuerto que tienen traslados tanto nacionales como internacionales.

1.1.2. Localización de la plataforma.

Como podemos ver en el mapa que se muestra en el ANEXO III PLAZA se encuentra en una zona con numerosas vías de acceso.

Por carretera tenemos un fácil acceso puesto que la A-23 nos comunica con la Comunidad Valencia, la E-90 y la N-II nos comunica con la capital de España y a su vez con el puerto de Tarragona y Barcelona. Si la dirección que queremos en hacia el norte de España, mediante la E-804 llegaríamos a Bilbao, pasando por ciudades importantes como Logroño o Haro.

Además, está situado a 11 Km del aeropuerto de Zaragoza (unos 16 minutos en coche)²⁰ lo que le confiere un plus de accesibilidad y buena situación. El aeropuerto tiene comunicación con importantes ciudades españolas de manera directa e indirecta.

Por ferrocarril, PLAZA está posicionada de modo que la combinación del uso del ferrocarril con cualquier otra modalidad de medio de transporte le confiere un punto muy fuerte de ventaja competitiva.

1.2. Principales objetivos del centro logístico.

El centro logístico de PLAZA tiene como objetivo principal la creación de una plataforma intermodal situada estratégicamente tanto en España como en la Península Ibérica.

Otro objetivo importante ha sido el de crear un terreno destinado a la localización de establecimientos industriales y, sobre todo, logísticos.

Es reseñable el objetivo que está destinado a impulsar a la ciudad de Zaragoza intentando que la ciudad de Zaragoza sea enclave estratégico para el transporte de mercancías, tanto nacional como internacional, y por ende, europeo.

1.3. Ventajas para su éxito.

La principal ventaja de PLAZA es la reducción de los costes de transporte puesto que está provista de unas instalaciones idóneas para la comunicación con el resto de Europa e incluso de países de fuera de Europa.

Zaragoza, ciudad en la que está emplazada PLAZA, tiene un gran potencial en comunicaciones en el transporte. Esta ciudad tiene aeropuerto en uso con vuelos regulares a muchas de las principales capitales europeas y una base aérea, tiene estación de ferrocarril por la cual pasa el tren de alta velocidad AVE y las carreteras, tras la EXPO 2008, han sufrido una gran mejora y acondicionamiento, lo que han permitido que el transporte por carretera sea excepcional.

Cabe volver a recalcar que Zaragoza está situada de forma muy estratégica tanto para el transporte nacional como para el internacional de mercancías. En cuanto al transporte por carretera, Zaragoza es punto de unión entre Madrid, Barcelona y el norte de la península, lo que la sitúa entre las principales ciudades que son motor de la industria en

²⁰Dato obtenido por Google Maps

España. Además cabe destacar, que esto es muy importante puesto que las mercancías que entran por mar tanto desde Valencia, Barcelona como el norte de España, tienen un fácil acceso por carretera a dicho centro logístico.

Es por esta razón por la cual se considera PLAZA como un puerto seco, teniendo por ellos varias ventajas, tales como la posibilidad de realizar el trasvase de mercancías de un medio de transporte a otro para así continuar con un transporte y distribución. Otra ventaja es que los controles de aduanas se pueden retrasar hasta el destino de las mercancías agilizando enormemente el proceso.

2. EMPRESAS SITADAS EN EL CENTRO LOGÍSTICO

En PLAZA hay 150 empresas que tienen toda o parte de su cadena productiva.

La mayor parte de las empresas que tienen parte de su proceso productivo es aquel que está ligado con la logística y la distribución.

A continuación haré una breve descripción de las empresas más importantes que están situadas en PLAZA y posteriormente analizaré con mayor exactitud aquellas empresas que tienen una relación directa con el transporte marítimo.

2.1. Empresas más importantes situadas en PLAZA.

ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A.: Es una empresa líder en la promoción y gestión de infraestructuras y en las energías renovables.

Fuente: <http://www.acciona.com/>

ALBERTO POLO DISTRIBUCIONES: Esta empresa está centrada en la distribución de productos congelados.

Fuente: http://www.plazalogistica.com/pubListadoParrafos.aspx?ID=203&Area_ID=40

BSH ELECTRODOMÉSTICOS ESPAÑA, S.A.: Esta empresa está integrada en un grupo líder Europeo con unas ventas de 11.400 millones de euros anuales. A nivel de España, el grupo tiene 4.365 personas empleadas en sus siete fábricas ubicadas en Zaragoza, Navarra, Santander y Vitoria, además de dos centros operativos en Navarra y Zaragoza.

Fuente: <https://www.bsh-group.com/laender/es/index.php?page=102440>

CALADERO: Esta empresa tiene como actividad principal procesar y envasar productos marinos frescos, para su posterior distribución en puntos de venta de Mercadona.

Fuente: <http://www.caladero.com/caladero/cultura-y-valores>

DECATHLON: Esta empresa, nacida en Francia, está dedicada a la venta de productos deportivos. En España cuenta con unos 11.000 trabajadores y en torno a 100 tiendas.

Fuente: <http://www.decathlon.es/historia.html>

DHL: Esta empresa pertenece a un grupo líder en el sector de los servicios de correo y logística. DHL tiene una amplia experiencia en cualquier tipo de transporte tanto nacional como internacional y en los servicios logísticos. La empresa está presente en 220 países y tiene una plantilla de 325.000 empleados.

Fuente: http://www.dhl.es/es/quienes_somos/perfil_compania.html

GRUPO EROSKI: Es un grupo de tiendas de supermercados que ofrece una gran diversidad de productos tanto alimenticios como de otras índoles que cuenta con más de 2.000 tiendas y da trabajo a más de 38.500 personas.

Fuente: <http://www.eroski.es/conoce-eroski/quienes-somos/en-pocas-palabras?locale=es>

IMAGINARIUM: Fue creado en el año 1992 con el objetivo de crear un juguete educativo en Zaragoza, donde actualmente tiene su sede central y su plataforma de distribución. En la actualidad está presente en 29 países de Europa, América Latina y África con un total de 330 tiendas.

Fuente: <http://www.imaginarium.es/nuestrogrupo-24664.htm>

INDITEX: EL Grupo Inditex nació en el año 1963 con una sola fábrica de ropa femenina, sin embargo en la actualidad cuenta con más de 6.600 tiendas en los cinco continentes. No es hasta 1975 cuando se realiza la apertura de la primera tienda Zara, y desde ese punto, el grupo Inditex ha sufrido una creciente expansión, lo que ha llevado a la aparición de nuevas marcas dentro del grupo con su correspondiente apertura de nuevas tiendas.

El grupo Inditex es la unión de ocho marcas comerciales tales como Zara, Pull and Bear, Massimo Dutti, Bershka, Stradivarius, Oysho, Zara home y Kiddy's Class.

Dentro del grupo INDITEX su centro logístico de Zaragoza tiene especial importancia puesto que está dedicado a la distribución de artículos de moda y complementos a sus establecimientos tanto nacionales como internacionales.

Fuente: http://www.inditex.com/es/our_group/at_glance

MANN+HUMMEL IBÉRICA S.A.: La actividad principal del grupo ha sido la producción de filtros para la automoción, sin embargo, en los últimos años, han ampliado sus miras hacia el mercado de la industria y la filtración de agua para su purificación y procesado.

Este grupo empresarial factura en torno a 2.800 millones de euros anuales en sus 60 plantas de producción a lo largo del planeta, empleando a más de 16.000 personas.

Fuente: <https://www.mann-hummel.com/es/mh-es/group/fast-facts/>

MERCADONA: Esta empresa fue creada en España con el objetivo de cubrir necesidades básicas, como son la alimentación, la higiene personal, el hogar y el cuidado de mascotas.

Mercadona tiene 1.543 supermercados situadas en 48 provincias españolas. Para mantener estas instalaciones, la empresa cuenta con una plantilla de 74.000 empleados.

Fuente: <https://www.mercadona.es/corp/esp-html/empresa.html>

PORCELANOSA: Se fundó en 1973 en Villarreal destinado a la producción cerámica.

Actualmente, y tras más de 40 años de experiencia. Porcelanosa cuenta con 5.000 personas trabajando a su servicio en los más de 100 países en los que se encuentra en las ocho empresas del grupo.

Fuente: <http://www.porcelanosa.com/grupo-empresarial.php>

REPSOL: Es una multinacional creada en 1987 en Madrid, que está insertada en el sector energético y petroquímico español.

En la actualidad, cuenta con más de 27.000 empleados y está en más de 40 países alrededor del mundo.

Fuente: http://www.repsol.com/es_es/corporacion/conocer-repsol/perfil-compania/

PIKOLÍN: El grupo Pikolín nació en Zaragoza en 1948 y está destinado a la producción y distribución de artículos para el descanso. En la actualidad, el grupo Pikolín factura 350.000 millones de euros, posicionándose como el segundo grupo europeo del sector y siendo líder en España, Francia y Portugal.

El grupo tiene 2.100 trabajadores repartidos en sus 8 plantas europeas y 2 situadas en el sudeste asiático.

Fuente: <http://www.pikolin.com/es/corporativo/acerca-de>

2.2. Análisis de las empresas situadas en PLAZA con estrecha relación con el transporte marítimo.

2.2.1. Caladero.²¹

Caladero fue constituida el 01 de Octubre de 1990 y su objeto social es la "Exportación, importación, comercialización y distribución de toda clase de productos alimenticios".

La actividad principal de Caladero es el procesamiento y su posterior envasado en bandejas de productos frescos del mar.

La empresa tiene una férrea misión basada en ofrecer al cliente el mejor producto apoyándose en la máxima calidad y al menor precio.

Para que la empresa consiga un modelo basado en la calidad total tiene la necesidad de apoyarse en cinco pilares de igual importancia. Estos pilares son el consumidor final, el trabajador, el cual es considerado el motor principal de la empresa, el proveedor, a través del cual consigue la variedad de productos que busca, la sociedad y, por último, el capital necesario para mantener el objetivo final de satisfacción del cliente.

Caladero tiene una "Regla de Oro" basada en cinco premisas principales. En primer lugar busca una seguridad alimentaria mediante la realización de controles de calidad exigentes realizados a lo largo de todo el proceso productivo. Así mismo, sus productos están basados en el mantenimiento del mismo nivel de calidad desde su compra hasta que el producto se pone a disposición del consumidor final, intentando garantizar el mínimo precio posible. Caladero busca dar un amplio servicio que cubra todas las necesidades del consumidor final, para intentar proporcionarles un beneficio que proviene del mantenimiento de la sostenibilidad desde el origen del proceso hasta su posición final ante el consumidor.

Caladero tiene cinco objetivos principales de obligado cumplimiento para el correcto desarrollo de la actividad de la empresa. Caladero ofrece máxima calidad, controlando los productos desde el origen y reduciendo la manipulación en las instalaciones y aumentando la rapidez de transporte del producto hasta las tiendas, máximo surtido y máximo servicio, ofreciendo una gran variedad de pescado. Estos tres pilares están apoyados en un mínimo presupuesto, es decir, mínimo precio y en un mínimo tiempo

²¹ Fuente: <http://www.caladero.com/>

posible, es decir reduciendo el tiempo desde que el producto llega del mar hasta que es trasladado, tras su procesamiento, a los puntos de venta.

Esta empresa cuenta con dos grandes instalaciones:

La planta de Zaragoza que tiene 55.000 m² de superficie productiva en 110.000 m² de terreno. Está dividida en tres edificios separados entre sí; en la planta productiva se recibe, elabora, envasa y expide el pescado; un segundo edificio donde se emplazan los servicios para abastecer de energía, agua, aire comprimido y frío a las instalaciones y el tercero y último es la depuradora.

La planta de Cádiz que cuenta con 8.000 m² de planta en 10.000 m² de parcela situada a la orilla del mar. Esta planta está especializada en cocción, fileteado y empanados.

En la planta de Cádiz, única y exclusivamente se lleva a cabo la elaboración del langostino, lo que le confiere a la planta situada en Zaragoza la realización del resto de pescados.

Por ello, a Zaragoza llega materia prima de varios puertos del mundo para que aquí sea tratada y enviada a su posterior comercialización en los establecimientos Mercadona.

La gran mayoría de sus productos proceden de lugares tan diversos como de diferentes puntos de España, de Europa y de fuera de Europa, Sudamérica y Sudáfrica.

De España provienen una gran variedad de productos que van desde el mejillón gallego hasta la sardina del Cantábrico. Caladero contacta diariamente a las 6:00 a.m. con las lonjas repartidas por todas las costas españolas e incluso de la Península Ibérica para así conseguir el pescado fresco y recién pescado. Este producto, posteriormente es trasladado a la planta situada en Zaragoza utilizando diversos medios de transporte.

Las transacciones que se llevan a cabo con los puertos situados en España tienen un bajo riesgo en la realización de los acuerdos mercantiles y se prevé se basen en el derecho mercantil español.

De Noruega procede diariamente salmón fresco que llega a Zaragoza siempre fresco y en condiciones idóneas para ser procesado y puesto a la venta. De Rusia, por el contrario, provienen diariamente filetes de bacalao listos para ser procesados y puestos a disposición del consumidor.

Noruega y Rusia aunque son país no perteneciente a la unión europea el nivel de riesgo es bajo y tienen una gran estabilidad, por lo que se presupone los acuerdos sobre qué derecho utilizar se lleven a cabo en las negociaciones previas e incluso no sería necesario la utilización de Incoterms específicos ni genéricos, lo que sí es de especial importancia es el cumplimiento de los requisitos expuestos por la unión europea para la entrada de alimentos de fuera de la unión.

De Grecia procede diariamente la dorada y la lubina y de Holanda se importan las navajas. Ambos países son pertenecientes a la unión europea y su nivel de riesgo es bajo y poseen gran estabilidad. En este caso sería factible firmar un acuerdo de arbitraje con las condiciones y el árbitro previamente fijado o decidir previamente mediante qué derecho se serán juzgadas las posibles irregularidades.

Como último grupo englobamos aquellos países que no forman parte de Europa y en los cuales la inestabilidad y el riesgo son altos. Para las negociaciones con estos países habrá que tener especial cuidado en dejar cerrados todos y cada uno de los puntos del proceso contractual. En la negociación con estos países habrá que usar todo tipo de medios y legislaciones disponibles para que el nivel de seguridad sea el mayor posible y las transacciones sean lo más seguras posibles. Por supuesto es necesario que los procesos de calidad sean muy altos y se amolden perfectamente a los exigidos por la unión europea.

Se puede decir que el contacto con estos países proviene de la compra diaria de merluza en Namibia, Sudáfrica y Chile y de la compra de pescados autóctonos de la zona de Guatemala, Venezuela, Ecuador y Nicaragua.

Como se puede comprobar, la materia prima que llega continuamente a la planta situada en el PLAZA proviene de puertos tanto nacionales como internacionales. Al ser una materia prima delicada que debe trabajarse con celeridad, la entrada de materia prima y salida de producto terminado se produce de manera continuada e ininterrumpidamente a lo largo de todo el día.

Como se puede comprobar, Caladero es una empresa situada en una ciudad del interior que tiene la necesidad directa del conocimiento del derecho mercantil en el ámbito del transporte marítimo puesto que la totalidad de sus productos, en alguno o incluso en más de alguno de los puntos de su traslado se realiza utilizando medios marítimos.

2.2.1. DHL.

Adrian Dalsey, Larry Hillblom y Robert Lynn fundaron dicha empresa en el año 1969 en San Francisco.

DHL es una empresa de paquetería integrada en el grupo Deutsche Post DHL, con sede principal en Alemania líder en el mundo de los servicios de correo y logística.

En la actualidad, da trabajo a más de 325.000 personas y está situada en más de 220 países alrededor del mundo.

La visión de la compañía es muy clara y directa, y se basa en que trabaja para el mundo, siendo “La Compañía de Logística para el Mundo”.

La misión de DHL está basada en cuatro elementos fundamentales básicos como son la intención de simplificar la vida a sus clientes, intentan hacer una contribución positiva al mundo intentando que sus clientes, empleados e inversores tengan más éxito, todo ellos respetando la consecución de unos correctos resultados financieros.

Todo lo que se transporta de un punto a otro necesita la ayuda de la logística y la empresa DHL tiene como función principal el transporte de paquetería, de diversa índole y tamaño, de una parte del mundo a otra, por lo que para ellos la logística es vital. Esta es la principal razón por la cual esta gran compañía ha decidido instaurar una de sus sedes en la plataforma Logística de Zaragoza. Esta gran empresa, realiza movimientos de mercancías utilizando todos los medios de transporte posibles, y Zaragoza es un punto estratégico para que pueda realizar su función de manera correcta y rápida.

Es por ellos, que hasta Zaragoza, llegan paquetes en tres, avión y por carretera, que en sus orígenes podían provenir de puertos marítimos de diferentes partes del mundo.

Esta empresa, es una de las que más valora el hecho de que PLAZA pueda ser usado como puerto seco puesto que le facilita enormemente el desarrollo de su trabajo.

Esto se debe a que al ser un puerto seco se puede posponer el control aduanero a la entrada en el puerto seco provocando una mayor agilidad en la actividad diaria de la empresa permitiendo que las entregas se puedan realizar en plazos menores de tiempo confiriéndole un punto positivo a la empresa.

CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES

1. CONCLUSIONES GENERALES.

1.1. Perspectiva del derecho.

El objetivo principal de mi proyecto era ampliar mi conocimiento en la normativa que afecta al transporte de mercancías marítimas, analizando también aquella normativa que afectó anteriormente para comprobar su evolución en el tiempo.

Para cumplir este objetivo he tenido que revisar y analizar varias legislaciones como las siguientes.

En primer lugar, he utilizado las leyes de transporte marítimo, es decir, Ley de transporte marítimo (LTM) del 22 de diciembre de 1949, la cual se publicó el 24 de diciembre de 1949 en el número 358 del BOE. Más adelante el transporte marítimo se reguló en el Código de Comercio hasta el 25 de septiembre de 2014, fecha en la cual la ley 14/2014 en su disposición derogatoria letra d) la deroga para dejar vigente la actual regulación.

La LTM de 1949, tiene sus bases fundadas a partir del *Harter Act* americano de 1893, desde cuando se sintió la necesidad de adoptar normas internacionales sobre cláusulas de exoneración de responsabilidad en los conocimientos de embarque, y tras diversos intentos plasmaron esas normas en el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924, que fue suscrito por dieciséis naciones entre ellas España.

El 2 de junio de 1930 («Gaceta» de treinta y uno de julio) ratificó España el referido Convenio sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.

La ley 14/2014 es la ley de transporte marítimo vigente en España en la actualidad es una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. Otro de los objetivos principales de esta reforma es reforzar puntos tan importantes como la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural

subacuático, el uso del mar territorial, la lucha contra la contaminación, los intereses españoles en materia de pesca, la extranjería y la inmigración, o la lucha contra el contrabando.

En el ANEXO IV se muestran las disposiciones generales de esta ley, las cuales son vitales para entender los objetivos, el ámbito de aplicación, las fuentes y su interpretación y la excepción de la navegación de buques de Estado y guerra.

En cuanto a Reglas de carácter internacional, concluir resumiendo las principales.

Por un lado, tenemos que destacar las Reglas de La Haya-Visby, que es una versión actualizada de las Reglas de la Haya redactadas en Bruselas en 1924, son un conjunto de reglas internacionales para el transporte internacional de mercancías por mar.

La premisa de las Reglas de La Haya-Visby es que un portador típicamente tiene mucho mayor poder de negociación que el cargador, y que, para proteger los intereses del cargador, la ley debe imponer unas obligaciones mínimas de la portadora.

El título oficial de la Haya gobierna el "Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque". Después de haber sido modificada por las enmiendas de Bruselas (oficialmente el "Protocolo que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque") en 1968, el Reglamento se hizo conocido coloquialmente como las Reglas de La Haya-Visby.

Muchos países se negaron a adoptar las Reglas de La Haya-Visby y se quedaron con las Reglas de La Haya de 1924.

El ANEXO V.I nos muestra la relación de los países que desde 1924 firmaron las leyes y su evolución a lo largo de las dos convenciones siguientes, celebradas en 1968 y 1979.

Para finalizar, he tenido que analizar así mismo las Reglas de Hamburgo. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo) fue aprobado el 31 de marzo de 1978 en una conferencia diplomática convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Hamburgo, República Federal de Alemania.

Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo. Su punto focal es la responsabilidad de un porteador por la pérdida y daño de las mercancías y el retraso en la entrega.

También tratan de la responsabilidad del cargador por las pérdidas sufridas por el porteador y por el daño sufrido por el buque, así como de ciertas responsabilidades del cargador con respecto a las mercancías peligrosas.

Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren a los documentos de transporte emitidos por el porteador, incluidos los conocimientos de embarque y los documentos de transporte no negociables, así como a las reclamaciones y acciones en virtud del Convenio.

El ANEXO V.II nos muestra la relación de los países y su estado actual ante ellas desde el año 2009 hasta el año 2014.

Cuando analizamos el derecho de los empresarios, podemos constatar en el Derecho Mercantil internacional la aparición de normas, como los Incoterms o las Reglas uniformes sobre créditos documentarios (UCP), creadas por empresarios pertenecientes a organizaciones mercantiles internacionales (CCI) para dar respuesta a las necesidades de la práctica mercantil y la utilización de sistemas de arbitraje para la resolución de conflictos (Cámara de arbitraje de Londres) a la que se someten libremente los operadores en el comercio internacional.

Los avances tecnológicos han permitido que los empresarios privados creen sistemas informáticos que permiten la emisión y transmisión de los conocimientos de embarque electrónicos con las mismas funciones que cumplen los títulos-valores reduciendo los costes de tiempo y de gastos de preparación, envío y almacenamiento.

Todos estos sistemas privados no han conseguido la ejecución generalizada del conocimiento de embarque electrónico. La razón de este fracaso creemos que ha sido la falta de reconocimiento legal del conocimiento de embarque como documento electrónico. Hecho que ha venido a subsanarse con la aprobación de las Reglas de Rotterdam y, en España, con la publicación de la Ley de Navegación marítima, al crear un régimen jurídico para el conocimiento de embarque electrónico.

1.2. Perspectiva económica.

Para concluir mi proyecto desde una perspectiva económica, lo voy a separar en dos bloques.

En primer lugar, es de gran importancia económica hacer referencia al concepto de globalización.

La globalización es un proceso a escala planetaria que consiste en la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo, lo que provoca la unión de sus mercados.

La consecuencia más directa de la creciente comunicación y unión de sus mercados es la creciente necesidad de realizar movimientos entre diferentes países utilizando diversos medios de transporte, de ahí la necesidad de conocer, controlar y dominar la legislación necesaria para poder realizar operaciones de logística y distribución adecuadas, concisas y de acuerdo con las necesidades específicas en cada momento.

Un claro reflejo, se muestra en el ANEXO VI, dónde se muestran unas gráficas sobre los movimientos de importaciones y exportaciones mundiales desde 2001 hasta 2013.

Ambos gráficos muestran una tendencia ascendente provocada por la globalización, aunque cabe reseñar, que en ambas acciones, la crisis mundial tuvo su reflejo puesto que del año 2008 al año 2009 se muestra una clara reducción del número de exportaciones e importaciones mundiales aunque tras 2009 el gráfico vuelve a mostrar una tendencia creciente.

Se puede concluir diciendo que la globalización provoca el aumento en el intercambio de mercancías por todos los medios de transporte posible haciendo cada vez más necesario el uso y conocimiento de todo aquellos relacionado con la logística y el derecho mercantil en materia de contratos de transporte.

En segundo lugar, hay que concluir reseñando la importancia que tiene la situación de Zaragoza para los movimientos de mercancías, tanto a nivel nacional como internacional.

Su posición geográfica es idónea para el transporte de mercancías, haciendo de esta ciudad un lugar idílico para la situación de las plantas de distribución y logística, característica que en la actualidad aprovechan y explotan numerosas empresas.

Así pues, esta inmejorable situación está apoyada de manera muy directa con el desarrollo y cuidado de las infraestructuras necesarias que un lugar así necesita para el correcto desarrollo del transporte, véase carretas acondicionadas, aeropuertos, estaciones ferroviarias, así como la cesión de terrenos y la construcción, tanto pública como privada, de zonas acondicionadas para el posicionamiento de dichas empresas.

Otra característica importante, es que al pertenecer España a la Unión Europea, y por ende hacerlo Zaragoza, las relaciones con el resto de países vecinos colindantes (Portugal y Francia) así como con el resto de países de la Unión Europea, es mucho más fluida y sencilla, permitiendo que el traspaso de las fronteras de las mercancías se haga sin la necesidad de realizar operaciones complejas de legislaciones y tratados.

Por ello, las conclusiones en el ámbito económico pasan, en primer lugar, por conocer y valorar la globalización y sus afecciones en dicho campo. En segundo lugar, por la importancia de PLAZA para Zaragoza y viceversa.

2. CONCLUSIONES ESPECÍFICAS.

En cuanto a las conclusiones específicas obtenidas con este proyecto, quiero hacer reseñables las siguientes.

En primer lugar, me he querido centrar en conocer cuáles son los principales elementos que intervienen en un contrato de transporte marítimo. El cargador, el porteador y los bultos cargas y envíos son los elementos más importantes y en torno a los que se llevan a cabo la mayor parte de las cláusulas necesarias para su correcto funcionamiento.

Dichos elementos también resultan de preocupación en el ámbito legislativo, puesto que la mayor parte de las reformas legislativas producidas giran en torno a ellos y a cómo protegerlos, definirlos y establecer con precisión cuáles son sus derechos y obligaciones.

Por otro lado, es de vital importancia conocer y diferenciar los principales documentos que intervienen. Saber diferenciarlos y conocer exactamente cuál es su finalidad específica es una ardua tarea que conlleva el correcto manejo de las legislaciones y la necesidad de tener una gran claridad y precisión sobre sus puntos generales y específicos.

Así mismo, es imprescindible conocer sus formatos y cómo rellenarlos y cumplimentarlos adecuadamente, tanto para poder hacerlo, como para poder entenderlos llegada la situación.

En cuanto al marco internacional y al derecho creado por los empresarios quiero concluir destacando la importancia de los organismos internacionales para la creación de normas jurídicas al margen de los estados por los propios empresarios. Para evitar los conflictos de qué ley o jurisdicción (tribunales) son aplicables en cada momento, la Cámara de Comercio Internacional (París) creados tipos de apoyos internacionales de uso común para todos, los Incoterms y las Reglas y usos uniformes sobre créditos documentarios. No hay que olvidarse, que para conseguir la rapidez y seguridad que buscamos es necesario que en el contrato aparezca una clausula de consentimiento. Otra vía que se ha creado para ayudar al entendimiento entre las partes es el Arbitraje, el cual ayuda a la resolución de problemas mediante una vía paralela a la jurisdicción habitual existente.

En materia legislativa, como ya he concluido anteriormente, lo más importante es conocer la situación que rige en cada país para poder amoldarse adecuadamente y encontrar el equilibrio legislativo exacto entre el país de origen y el de destino.

Por último, uno de los objetivos específicos económicos más importantes era el análisis de la plataforma logística de Zaragoza (PLAZA).

En cuanto a este objetivo, concluyo afirmando que su situación es idónea para su fin y que proporciona y puede proporcionar aun más en un futuro a la ciudad de Zaragoza unas amplias posibilidades en el ámbito de logística industrial muy interesantes para su desarrollo económico.

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (2010): *Incoterms 2010. Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*. ICC. París.

CREMADES BERNARDO, M. (2006): “El Arbitraje en la doctrina constitucional española” *Lima Arbitration* N°1 p.p:185-220.

DÍEZ DE VELASCO VALLEJO, M. (2007): *Instituciones de derecho Internacional Público*. Tecnos, Madrid.

DUQUE, J.F. (1959): “El naviero: Directrices actuales de su régimen jurídico, y apéndice sobre “La empresa de carga y descarga”, *publicaciones de la Universidad de Deusto*. Bilbao, página 6.

LANDÁEZ OTAZO, L y LANDÁEZ ARCAYA, N. (2007) “La equivalencia funcional, la neutralidad tecnológica y la libertad informática”, *Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas*, N° 3. 2007 páginas: 11-49.

OLIVENCIA RUIZ, M. (1981), "La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho mercantil internacional (UNCITRAL). Balance de un decenio (1968-1977)", *en AA.VV. Estudios en homenaje a Antonio Polo*, Edersa, Madrid, páginas. 753-782.

OLIVENCIA RUIZ, M. (1993): “UNCITRAL, hacia un Derecho Mercantil Uniforme en el Siglo XXI” *RDM* N° 207, páginas: 9-36

POLO, E. (1969): “Alcance de la responsabilidad del fletante y del porteador por falta de navegabilidad” *Revista Jurídica de Catalunya (RJC)*, páginas 867-912.

RECALDE CASTELLS, A. (1992): *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid.

RECALDE CASTELLS, A. (1995): “Cuestiones en materia de electrónica y de documentación en los créditos documentarios”, *RDM*, 215, páginas. 7 - 57.

RECALDE CASTELLS, A. (2012), “La función representativa del conocimiento de embarque en las Reglas de Rotterdam”, *AA.VV. "Liber amicorum" prof. José María Gondra*, Madrid, páginas. 315-418.

RECALDE CASTELLS, A. (2012): “La función representativa del conocimiento de embarque en las Reglas de Rotterdam”, *en AA.VV. "Liber amicorum" prof. José María*

Gondra, (eds. lit. L. Fernández de la Gándara, J.M. Embid Irujo, A.J. Recalde Castells, y F.J., León Sanz, coords. D. Pérez Millán, S. Solernou Sanz), Madrid, págs. 315-418.

SANCHEZ CALERO, F. (2010): *El contrato de transporte marítimo de mercancías*. Aranzadi, Navarra.

SORIANO HERNANDEZ, J.F. (2001) “El crédito documentario en el comercio internacional.” *Boletín Económico de ICE* N° 2693 páginas: 3-12.

PÁGINAS WEB UTILIZADAS

<http://cinternacional.pbworks.com/f/UCP+600.pdf>

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf.

<http://www.abc.es/20121113/local-aragon/abci-empresa-caladero-zaragoza-aragon-201211131907.html>

<http://www.acciona.com/es>

<http://www.acte.es/pagEstatica.aspx?id=33>

<http://www.biztree.com/es/doc/conocimiento-de-embarque-D3235>

<http://www.caladero.com/contacto>

<http://www.capital.es/wp-content/uploads/2011/10/red-de-transporte.jpg>

<http://www.corteespanolaarbitraje.es/>

http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/default.htm

http://www.heraldo.es/noticias/economia/mercadona_adquiere_100_las_acciones_caladero.html

<http://www.ifs.es/cgi-vel/Wifs/INCOTERMS.PRO?SES=>

<http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>

<http://www.intercomex.cl/informacion-intercotermis.asp>

<http://www.noruega.es/NR/rdonlyres/F37DAC8D50404A8785C6DF269A8E4215/8401/imaker.html>

<http://www.pescalia.com/directorio.php?sec=32>

http://www.plancameral.org/camaras_internacional-portlet/file/f2853e4b-10fd-45c7-991b-e20a8b891579

<http://www.plazalogistica.com/index.aspx>

http://www.repsol.com/es_es/corporacion/conocer-repsol/perspectiva_historica/

https://en.wikipedia.org/wiki/Hague%E2%80%93Visby_Rules

https://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Rules

<https://es.santandertrade.com/banca/incoterms-2010>

<https://es.wikipedia.org/wiki/Globalizaci%C3%B3n>

https://es.wikipedia.org/wiki/Reglas_de_Hamburgo

<https://es.wikipedia.org/wiki/Repsol>

<https://www.bsh-group.com/laender/es/>

<https://www.mercadona.es/ns/index.php>

www.uncitral.org

ANEXOS

ANEXO I: MODELO DE CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS.

El modelo ha sido obtenido de la página de la Cámara de Comercio. Como bien se indica, es solo un modelo, en ningún caso se debe de tomar como única referencia.

En..... ,a..... de..... de.....

REUNIDOS

De un parte, con domicilio en , calle..... , nº..... .
Constituida regularmente con arreglo a las leyes de , en documento público otorgado ante el fedatario D. , e inscrita en el registro mercantil con el número..... . Actúa en su calidad de Se halla representada por D. , Consejero Delegado de la entidad, según poderes recogidos en escritura pública otorgada ante D. convenientemente registrados en al , con NIF
En adelante FLETANTE

Y de otra D. , con domicilio en calle nº representada por don en su calidad de ,con D.N.I o NIF en su caso En adelante FLETADOR.

MANIFIESTAN

1.- El fletante ostenta la propiedad de un buque de nombre , bajo bandera clasificado como y de toneladas de peso muerto, con pies cúbicos de capacidad y navegar a plena carga a la velocidad de nudos con buen tiempo y mar llana, siendo su consumo de toneladas de combustible líquido. Se encuentra inscrito en el Registro de buques al Tomo , folio , número y se halla libre de cargas y gravámenes, no estando sujeto a embargo o retención judicial.

2.- Se encuentra asegurado en la Compañía con póliza número de fecha , que habrá de mantenerse vigente o sustituida por otra de las mismas características sin solución de la continuidad durante toda la vigencia de este contrato.

3.- El fletador necesita para sus operaciones comerciales de transporte un buque de las características indicadas y, en consecuencia, reconociéndose ambas partes capacidad

bastante para el acto que celebran, deciden libremente concertar un contrato de fletamento, con sujeción al sentido y alcance de las siguientes.

ESTIPULACIONES

Primera.- El fletante pone a disposición del fletador durante un tiempo de a partir de en el puerto de , el buque que se describe en el apartado 1 anterior y éste declara recibirlo a su entera satisfacción en el estado en el que se encuentra, perfectamente hábil y equipado para navegar y transportar la carga de mercancías que el fletador se propone.

Segunda.- El precio del fletamento se cifra en un montante de a contar desde el día de de según consta en la cláusula anterior. Su pago se efectúa mediante cada días y por adelantado. De no efectuarse el pago, el fletante tiene derecho a retirar el buque, sin menoscabo de las reclamaciones de daños y perjuicios si fueran probados. A este fin mediará un preaviso de días, con objeto de que el fletador avise a los clientes cargadores para que puedan retirar la carga y embarcarla en otro de semejantes condiciones hasta su destino.

Tercera.- El fletador corre con los gastos de combustibles, puertos, practicaes, servicios de botes, derechos y tasas, muelles y otros, excepto los de oficiales y tripulación del buque, así como los impuestos de toda clase, gastos de agentes, comisiones, carga, trimado, pesaje, estiba, descarga, apuntado y entrega del cargamento, reconocimiento de escotillas, y aparejos para amarres.

Cuarta.- El fletante abona los salarios y provisiones, seguros del buque, pertrechos de cubierta y máquinas para el mantenimiento en correcto estado de navegabilidad de casco y maquinaria durante el servicio contratado. Modelo 6 Modelos de Contratos Internacionales

Quinta.- El Capitán y la tripulación permanecerán a las ordenes del fletador, actuando todos ellos con la debida diligencia. Aquél, y en su caso el Jefe de máquinas, pondrán a disposición del fletador los Diarios de abord. El fletador, por su parte, impartirá las instrucciones oportunas sobre viajes y destinos.

Sexta.- Cualquier daño al buque o a sus pertrechos, producidos por el fletador o sus estibadores será comunicado por escrito por el Capitán, de acuerdo con los Agentes del

buque o el Sobrecargo, determinándose las causas que lo motivaron. En caso de negligencia de aquellos será responsable de los mismos el fletador, que también responde de los que se produzcan por carga de mercancías diferentes a las estipuladas, o por efectuarlas, estibarlas o descargarlas en forma irregular o negligente por parte de su personal, sin perjuicio de las responsabilidades personales que procedan por infracción de las normas legales y reglamentarias sobre la seguridad.

Séptima.- El fletador podrá subarrendar el buque, participándolo al fletante, pero responderá en todo caso de las actuaciones del subfletador o personal a su servicio y del cumplimiento de este contrato. Podrá igualmente contratar directamente con la tripulación los trabajos de carga, descarga y reparaciones de averías ocasionadas por el cargamento de la mercancía.

Octava.- El fletador podrá hacer pintar su nombre comercial y distintivos en el costado del buque, e incluir su propio pabellón, devolviéndolo luego en el estado en que lo recibió.

Novena.- El contrato se extingue por el transcurso del tiempo pactado, debiendo el fletador devolver el buque en el puerto de Igualmente queda extinguido por pérdida o desaparición del buque, desde el momento mismo del siniestro si fuere conocido y en caso contrario desde la última noticia que se tuviere.

Décima.- Si llegado el término del contrato no fuera devuelto el buque en la forma estipulada, el fletante puede ejercitar las acciones pertinentes de recuperación, previo requerimiento fehaciente al fletador. De hallarse de viaje al puerto de devolución, se calculará el retraso evaluando el gasto del flete por los días que falten hasta completar el viaje.

Undécima.- Cualquier litigio , discrepancia en torno al cumplimiento e interpretación de este contrato, o que este directa o indirectamente relacionado con el, se someterá a arbitraje, con renuncia expresa de las partes al fuero propio que haya de corresponderles y en el marco de la Cámara de Comercio de ,a la que se encomienda su gestión, administración, designación de árbitros de conformidad a su reglamento y estatutos. En lo que por normas imperativas no pueda ser sometido a arbitraje, las parte, con renuncia al fuero propio que pueda corresponderles, se someten a la jurisdicción de los Tribunales de

Duodécima.- La invalidez de alguna de las estipulaciones de este contrato no afectará a los demás, que se consideran vigentes en virtud del principio in favor negotii. Para cuantas dudas no puedan ser resueltas con el presente contrato, las partes se someten expresamente a las condiciones generales de la Póliza Baltime vigentes en este momento, y subsidiariamente a la legislación del país , sin perjuicio de las normas imperativas y de orden público que resulten de aplicación por Derecho Internacional Privado.

En señal de aceptación y conformidad firman ambas partes contratantes el presente contrato que se extiende por triplicado y a un solo efecto en lengua , en el lugar y fecha arriba indicados.

Por el fletante

Por el fletador

*Este Contrato es un modelo. En ningún caso debe ser tomado como única referencia. Le recomendamos consultar con un especialista en la materia para la redacción y firma de contratos con sus clientes.

II.I. Conocimiento de embarque tradicional.

Fecha		Conocimiento de embarque – Formulario corto –						Página 1 de		
								No negociable		
Envío desde				Número de conocimiento de embarque:						
Nombre: Dirección: Ciudad/Estado/Código postal: N° de identificación del cliente:				Espacio de código de barra						
Envío para				Nombre de la compañía:						
Nombre: Dirección: Ciudad/Estado/Código postal: N° de identificación del cliente:				Remoque n.º: Número(s) de serie:						
Cargos de fletes de terceros facturados a:				SPAC:						
Nombre: Dirección: Ciudad/Estado/Código postal:				Número del producto: Espacio de código de barra						
Instrucciones especiales:				Cláusulas de cargo de flete: Prepago: Cobrar: Terceros:						
				<input type="checkbox"/> Conocimiento de embarque original con los correspondientes conocimientos de embarque adjuntos.						
Información de la orden del cliente										
Pedido del cliente N.º		N.º del paquete		Peso	Palé/compr obante (circular uno)		Información adicional de envío			
					S	N				
					S	N				
					S	N				
Total definitivo										
Información de la compañía										
Unidad de manejo		Paquete							LTL únicamente	
Cant.	Tipo	Cant.	T i p o	Peso	HM(X)	Descripción de la materia prima <small>Los materiales primas que requieren rotulado e atención especial u adicional en la manipulación o embalaje deben estar marcadas y empaquetadas de forma tal que asegure el transporte seguro con cuidado normal.</small>		NMFC N.º	Clase	
Dando fe el índice dependiente del valor, se solicita que los despachantes establezcan específicamente por escrito el valor acordado y declarado de la propiedad de la siguiente manera: "El despacho establecido específicamente que el valor acordado y declarado de la propiedad para que no exceda _____ por _____"						COD Cantidad: \$ _____ Forma de pago a elección: Cobro _ Prepago _ Se acepta cheque del cliente _____				
Nota: Puede aplicarse la limitación de la responsabilidad por pérdida o daño en este envío.										
Resolución, sujeto a tarifas determinadas individualmente o contratos que se han acordado por escrito entre la compañía y el despatchante, si es aplicado o según las tarifas, clasificaciones y reglas que han sido establecidos por la compañía y que están disponibles para el despatchante, a su solicitud y a todas las normas aplicables estatales o federales.						El despatchante no entregará este envío sin el previo pago del mismo. Firma del despatchante _____				

Fuente: <http://www.biztree.com/es/doc/conocimiento-de-embarque-D3235>

II.II. Conocimiento de embarque electrónico.

ola_consultamanif - Microsoft Internet Explorer

Archivo Edición Ver Favoritos Herramientas Ayuda

Dirección http://www.aduanas.sat.gob.mx/soianet/ola_principal.aspx

Sistema de Operación Integral Aduanera

ALMACENADORA GOL MEX S. A. DE C. V. AGO09/0520EEA ADUANA MEXICO

CONSULTA DE MANIFIESTOS

No. Transacción

Fecha inicial Fecha final

Manifiestos encontrados

<input type="text"/>	Aduana <input type="text"/>	Agente <input type="text"/>
	Acuse electrónico <input type="text"/>	Clave de transporte <input type="text"/>
	ID Transporte <input type="text"/>	Número de viaje <input type="text"/>
	Fecha ETA/ETD <input type="text"/>	
	Buque <input type="text"/>	
	País bandera de transporte <input type="text"/>	
	ID Puerto <input type="text"/>	
	Tipo de operación <input type="text"/>	

MOVIMIENTOS CONOCIMIENTOS

Inicio Intranet local 06:51 p.m.

Fuente: <http://www.sistemascasa.com.mx/boletines/2005/P119.html>

ANEXO III: MAPA DE LA POSICIÓN DE PLAZA ZARAGOZA

III.I. Mapa de carreteras de la España.



Fuente: Ministerio de Fomento, Gobierno de España.

III.II. Mapa de la red de ferrocarriles de carga de Zaragoza.



Fuente: <http://www.capital.es/wp-content/uploads/2011/10/red-de-transporte.jpg>

III.III. Localización geográfica de PLAZA dentro de Zaragoza.



Fuente: Google Maps

ANEXO IV: DISPOSICIONES GENERALES DE LA LEY 14/2014

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.
2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.
3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

Artículo 2. Fuentes e interpretación.

1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.











Artículo 3. Navegación de buques de Estado y de guerra.

1. Las disposiciones de esta ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa.
2. Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

3. Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.





ANEXO V: SITUACIÓN ACTUAL DE LAS REGLAS INTERNACIONALES













V.I. Reglas de La Haya-Visby.












Country	1924	1968	1979	Comments
 Algeria	Active			
 Angola	Active			
 Antigua and Barbuda	Active			
 Argentina	Active			
 Aruba	Denounced	Active	Active	
 Australia	Denounced	Active		
 Bahamas	Active			
 Barbados	Active			
 Belgium	Active	Active	Active	
 Belize	Active			

 Bolivia	Active			
 Cameroon	Active			
 Cape Verde	Active			
 China				
 Croatia	Active	Active	Active	
 Côte d'Ivoire	Active			
 Cuba	Active			
 Cyprus	Active			
 Democratic Republic of the Congo	Active			
 Denmark	Denounced	Active	Active	
 Dominica	Active			
 East Germany^[2]	Active		Active	




 Egypt	Active	Denounced		
 Ecuador	Active	Active		
 Fiji	Active			
 Finland	Denounced	Active	Active	
 France	Active	Active	Active	
 Gambia	Active			
 Georgia		Active		
 Greece			Active	
 Grenada	Active			
 Guinea-Bissau	Active			
 Guyana	Active			
 Hong Kong	Denounced	Active	Active	
 Hungary	Active			


 Iran	Active			
 Ireland	Active			
 Israel	Active			
 Italy	Denounced	Active	Active	
 Jamaica	Active			
 Japan	Denounced		Active	
 Kenya	Active			
 Kiribati	Active			
 Kuwait	Active			
 Latvia	Active	Active	Active	
 Lebanon	Denounced	Denounced		
 Lithuania	Active	Active	Active	
 Luxembourg			Active	

 Macao	Active			
 Madagascar	Active			
 Malaysia	Active			
 Mauritius	Active			
 Mexico			Active	
 Monaco	Active			
 Mozambique	Active			
 Nauru	Active			
 Netherlands	Denounced	Active	Active	
 New Zealand			Active	
 Nigeria	Active			
 North Borneo^[3]	Active			
 Norway	Denounced	Active	Active	

 Palestine^[4]	Active			
 Papua New Guinea	Active			
 Paraguay	Denounced			
 Peru	Active			
 Poland	Active	Active	Active	
 Portugal	Active			
 Portuguese India^[5]	Active			
 Portuguese Timor^[6]	Active			
 Romania	Denounced			
 Russia			Active	
 Saint Christopher and Nevis	Active			

 Saint Lucia	Active			
 Saint Vincent and the Grenadines	Denounced			
 São Tomé and Príncipe	Active			
 Sarawak ^[3]	Active			
 Senegal	Active			
 Seychelles	Active			
 Sierra Leone	Active			
 Singapore	Active	Active		
 Somalia	Active			
 Slovenia	Active			
 Solomon Islands	Active			
 Spain			Active ^[7]	

 Sri Lanka	Active	Active		
 Sweden	Denounced	Active	Active	
 Switzerland	Active	Active	Active	
 Syria	Active	Active		
 Tanganyika^[8]	Active			
 Tonga	Active	Active		
 Trinidad and Tobago	Active			
 Turkey	Active			
 Tuvalu	Active			
 United Kingdom	Denounced	Active	Active	
 United States	Active			
 West Germany^[9]	Active			

 Yugoslavia	Active	
--	--------	--

Fuente: https://en.wikipedia.org/wiki/Hague%E2%80%93Visby_Rules

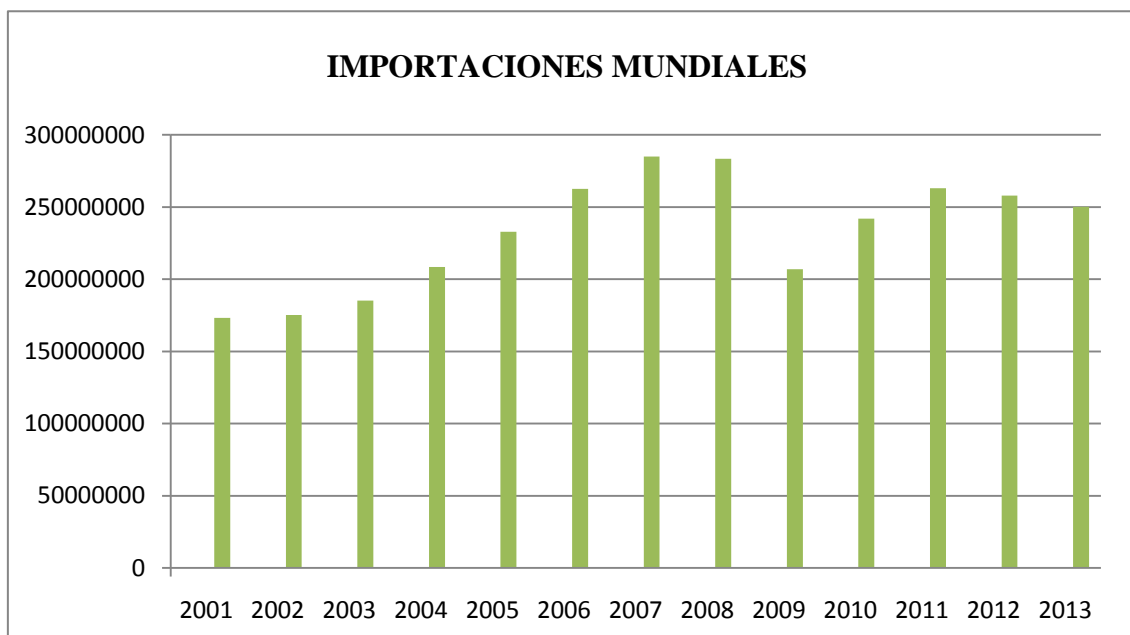
V.II. Reglas de Rotterdam.

Country	Signature	Ratification
 Armenia	29 September 2009	
 Cameroon	29 September 2009	
 Congo	23 September 2009	28 January 2014
 Democratic Republic of the Congo	23 September 2010	
 Denmark	23 September 2009	
 France	23 September 2009	
 Gabon	23 September 2009	
 Ghana	23 September 2009	
 Greece	23 September 2009	
 Guinea	23 September 2009	
 Guinea-Bissau	24 September 2013	
 Luxembourg	31 August 2010	
 Madagascar	25 September 2009	
 Mali	26 October 2009	
 Netherlands	23 September 2009	

Country	Signature	Ratification
 Niger	22 October 2009	
 Nigeria	23 September 2009	
 Norway	23 September 2009	
 Poland	23 September 2009	
 Senegal	23 September 2009	
 Spain	23 September 2009	19 January 2011
 Sweden	20 July 2011	
 Switzerland	23 September 2009	
 Togo	23 September 2009	17 July 2012
 United States	23 September 2009	

Fuente: https://en.wikipedia.org/wiki/Rotterdam_Rules

ANEXO VI: GRÁFICOS IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES MUNDIALES



Fuente: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>

Elaboración propia



Fuente: <http://www.ine.es/jaxi/tabla.do>

Elaboración propia